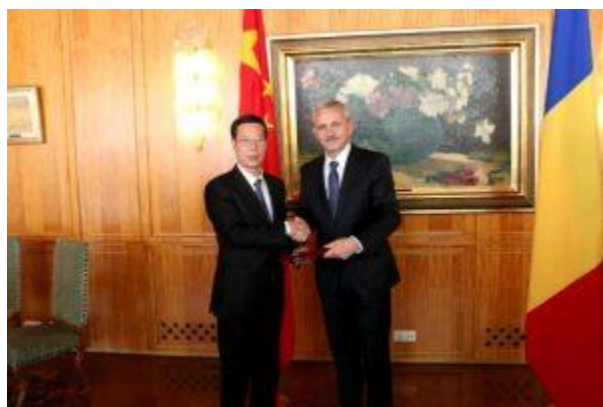


Opinie. Filozofiile în schimbare ale României față de China

25 ianuarie 2021

Și când pare bine intenționat un Guvern al României, sfârșește prin a călca în străchini. Este cazul contractelor din transporturile feroviare unde, după ce au fost ademeniți de PSD în România, chinezii află acum din gura șefului Guvernului că e filozofia noastră să „ne ținem departe” de ei.



România dă dovadă de incoerență totală atunci când vine vorba de protecția propriei piețe, promovarea intereselor naționale sau ale companiilor occidentale din România. Abordările care ar trebui să țină de o strategie națională par mai degrabă sortite să reflecte opiniile partidelor care se succed rapid la guvernare.

Dacă PSD, acum doi ani, curta investitorii chinezi, guvernarea PNL trecută și alianța actuală PNL-USR -PLUS închide ușa în nas chinezilor. Club Feroviar nu este o publicație de strategie geopolitică și de aceea evităm să ne pronunțăm asupra înțelepciunii unor astfel de pași. La nivelul micro al stării infrastructurii românești de transport și a dotărilor feroviare, fluctuațiile de atitudine sunt sinucigașe.

Să detaliem. Guvernul va păstra distanța față de China din perspectiva dezvoltării relațiilor economice, a declarat premierul, invitat într-o emisiune la Europa FM, care a adăugat că o astfel de “filosofie” ține de un “mod sănătos” de a dezvolta România. Prim-ministrul Florin Cîțu a fost întrebat dacă România va urma exemplul unor țări importante din Uniunea Europeană, precum Germania, de a dezvolta relații cu China sau va păstra distanța care s-a remarcat în ultimul an și jumătate.

”Păstrăm distanța. Este ceea ce eu am observat și anul trecut, ca ministru al Finanțelor Publice, să avem o orientare puțin diferită și avem obiective diferite”, a răspuns premierul Cîțu, în emisiunea de la Europa FM.

Cîțu a susținut că o astfel de poziție nu are legătură cu instalarea unui nou președinte în SUA și relațiile conflictuale dintre Washington și Beijing. “Este filosofia noastră în aceste

moment, nu are nicio legătură cu Casa Albă sau cine este la Casa Albă, cred că este un mod sănătos de a dezvolta România în perioada următoare”, a precizat prim-ministrul Florin Cîțu.

Aproape imediat, adică la 1-2 zile după, și ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă a avut o opinie identică. Ministrul a spus joi: „Sunt anumite chestiuni legate de legalitate, căci firmele din China pun probleme de ajutor de stat, de corectitudine la concurență, de respectarea normelor europene și în ceea ce privește dreptul muncii și există niște orientări de la CE, o comunicare care spune că la licitațiile publice statele membre nu sunt obligate să primească (participanți – n.red.) din afara Uniunii plus din țări cu care exista tratat de reciprocitate. Sunt incluse 20 de state ca Japonia, SUA, Canada Moldova”.

Pentru opinia publică, participarea chinezilor este cea mai vizibilă pe infrastructura rutieră. Presa generalistă a vărsat multă cerneală relatând despre prezența unui gigant chinez de stat la licitațiile pentru centura București sau pentru un lot din autostrada Pitești – Sibiu.

Însă, chinezii speră în România la licitații de miliarde de euro pe zona de infrastructură feroviară și material rulant. Astfel ei sunt prezenți la licitația pentru lotul1 de metrou din M6 1 Mai – Tokyo (Băneasa) (valoare estimată în jurul a 300 de milioane de euro), licitația pentru 40+40 de trenuri electrice regionale (în jur de un miliard de euro) sau 20+20 de trenuri electrice interregionale (alte sute de milioane de euro). Majoritatea licitațiilor sunt în stadiu avansat, anume chinezii se află pe lista scurtă din care se selectează câștigătorul (M6), sunt favoriți sau cu șanse ridicate (licitațiile de material rulant). Ce se întâmplă cu aceste licitații, după declarațiile clare făcute de oficialii români?

De capul lui, Guvernul pare a nu avea curajul sau determinarea de a dispune interzicerea accesului companiilor chineze la licitații. Ceea ce spun Cîțu sau Drulă sunt chestiuni declarative, nefinalizate în dispoziții legale, aplicabile pe piață. Responsabilii de soarta banilor publici bagă însă la cap declarațiile șefilor lor și acționează în consecință.

Miniștrii, chipurile nemulțumiți de Gigi Gavrilă

Ca urmare, instituțiile implicate, lipsite de instrumentul concret de acțiune, ajung să facă un adevărat balet pentru a ține la distanță firmele chineze, după cum vrea Cîțu. Opinie personală, în licitația pentru rame electrice, Autoritatea pentru Reformă Feroviar, instituție condusă de Gigi Gavrilă, este obligată de luni bune să facă echilibristică printre deciziile CNSC și cele ale instanțelor de judecată pentru a ține departe pe chinezi de contracte.

S-a ajuns până acolo încât ARF nu pune în practică decizii obligatorii ale CNSC pentru a nu ușura accesul chinezilor la contracte. Cerința ca participanții la licitație să fi livrat rame în UE pentru a fi acceptați în România este un exemplu. CNSC a obligat la scoaterea cerinței din documentație, dar ARF a uitat să facă asta.



Sarcină de la Cîțu. ARF trebuie să țină China la distanță

Dincolo de chestiunea „abstractă” a respectării legii consecințele acestor „fandări” sunt resimțite de întreaga populație. România pierde sute de milioane de euro puși gratuit la dispoziție de către UE, fonduri nerambursabile pentru achiziționarea trenurilor, iar românii circulă cu trenuri ruginite scoase din naftalina depourilor occidentale. Cu astfel de trenuri, revirimentul căii ferate e departe. Problema este însă și ea departe de Guvernul preocupat doar să îi țină la distanță pe chinezi.

Punctul slab al Chinei

Este departe de noi ideea de a promova companiile chineze, de a sugera că acestea sunt mai bune decât cele occidentale sau invers. Am menționat în câteva cazuri o opinie personală potrivit căreia companiile chineze beneficiază de împrumuturi acordate generos de statul chinez, de contracte grase primite de la aceleași structuri, o forță de muncă ale cărei drepturi sunt controlate politic. În astfel de condiții, nu poate fi vorba de piața liberă la care a subscris și România. Mai mult, China este o piață închisă pentru Europa, dacă firmele de pe continent refuză să își deschidă centre de producție acolo, în asociere cu firme chineze.

Însă ținerea la o parte a companiilor chineze, în mod arbitrar, cu inconsecvență politică și strategică îngrijorătoare, nu are cum să ajute. În cazul licitațiilor de rame, probabil cel puțin zeci de milioane de euro ar fi urmat să revină și companiei românești Astra Vagoane asociată cu CRRC China.

Famosul offset ar fi ajutat, dar nu mai e permis

Chiar ne putem gândi la un transfer de tehnologie. Opțiunea Guvernului spre giganții occidentali nu aduce mari profituri României. Trenurile nu vor fi produse în România. Ca urmare, industria locală nu va fi implicată în niciun fel, dar plățile de sute de milioane de euro pentru plata ramelor vor pune presiune și mai mare pe cursul de schimb euro – leu. Una dintre soluții ar fi fost poate obligarea producătorilor francezi, germani sau chinezi să își deschidă măcar liniile de asamblare în România, cu toate că astfel de cerințe pot fi

respinse de către Comisia Europeană, susținătoarea circulației libere a mărfurilor la nivelul UE.

In ultimii ani Comisia a decis că regulile tip offset reprezintă restricții introduse pe piața liberă a Uniunii Europene. Odată mort offsetul, găsirea strategiei potrivite a devenit din ce în ce mai dificilă. Poate de aceea doar CRRC a fost interesată de o asociere cu o companie românească, într-o încercare de a obține bunăvoința publică, companiile occidentale fiind protejate de decizii ale CE, precum cea de mai sus. Nu trebuie să uităm însă și exemplele producătorilor de material rulant din Europa Centrală și de Est. În ultimii ani, operatorul național feroviar ceh CD a acordat producătorului ceh Skoda contracte de miliarde de euro pentru achiziția de material rulant nou sau operațiuni de modernizare. În Germania, cam niciun producător european în afară de Siemens nu se apropie la o achiziție mai serioasă făcută de Deutsche Bahn.

Scena economică și industrială este deci una complicată, fie că vorbim de restricțiile impuse de Comisia Europeană sub pretextul pieței libere sau de protecționismul statului chinez. Guvernul are însă obligația de a găsi o strategie coerentă spre binele pieței de transport feroviar autohtone și a industriei de profil din România. Declarațiile la radio nu ajută.

Sursa: Club Feroviar